

d'après ce que dit M. Onderdonk, \$800 la pièce. Les arbitres n'ont pas voulu les mettre à ce prix. Ils ont dit : Non, nous ne pouvons vous accorder le prix que ces wagons vous ont coûté dans la Colombie Anglaise alors qu'en les achetant dans le Canada oriental et en les transportant ici, vous auriez pu les avoir à un prix moindre dans la Colombie Anglaise ?

M. DAVIES : Où voyez-vous cela dans le rapport ? est-ce que les arbitres ont dit cela ?

M. McCARTHY : Non, mais c'est ce qui découle de leur décision. M. Clark a dit que les wagons ont été évalués à moins de \$800. L'honorable député n'a pas lu une lettre datée le 10 février 1886 et adressée par les arbitres au secrétaire du département des chemins de fer et canaux :

En réponse à votre lettre du 10 ultimo me demandant de faire un autre rapport donnant notre estimation de la valeur du matériel de roulement appartenant aux entrepreneurs, qui a servi à la construction de la section située dans la Colombie Anglaise du chemin de fer du Pacifique Canadien entre Yale et la traverse de Savona (au sujet de quoi nous avons déjà fait rapport) à l'époque de l'expiration du contrat juillet 1885 ; en tenant compte de la déposition isolée du matériel à cette époque et des frais du transport pour l'y rendre, quel serait le coût du doublement du matériel en cet endroit à cette date, nous prenons la liberté de soumettre le rapport ci-annexé.

Si les arbitres avaient accepté la déclaration de M. Onderdonk et accordé la somme à l'entrepreneur, la décision arbitrale aurait donné davantage. Mais je crois qu'ils ont adopté le mode qui convenait en disant : Nous allons accorder à l'entrepreneur non pas ce que les wagons ont coûté réellement, mais ce qu'ils auraient coûté si on les avait achetés là où ils étaient à meilleur marché et si on les avait transportés au plus bas prix sur les lieux. Aucun avocat ne sachant de quoi il parle ne peut prétendre que cette question d'évaluation doit être déterminée que cette question de valeur doit être réglée par un autre que M. Schreiber.

M. DAVIES : Le contrat ne dit-il pas "la valeur à l'expiration du contrat ?"

M. McCARTHY : Par l'ingénieur en chef.

M. MILLS : Mais cela a été changé de consentement mutuel.

M. McCARTHY : C'est à M. Schreiber ou à l'ingénieur en chef à déterminer la valeur. Les entrepreneurs ont convenu quelle que fût la décision arbitrale de l'ingénieur en chef, ils étaient disposés à l'accepter. On sait bien que si un individu est chargé d'un arbitrage on ne peut lui substituer une autre personne. Quand ces messieurs sont allés dans la Colombie Anglaise pour faire rapport de l'évaluation du matériel, ils n'ont pas fait la prise d'après le principe déclaré bon par M. Schreiber. Je ne dis pas qu'il fût bon ou mauvais, car il y a beaucoup à dire des deux bords ; mais je prétends que c'est une question à régler pour M. Schreiber et pour lui seul et lorsqu'il a dit que dans son opinion on devrait tenir compte du fait que lorsque le contrat a été fait en 1879 on ne supposait aucunement que le chemin de fer du Pacifique Canadien pouvait être parachevé avant 1891, et il faudrait tenir compte dans l'évaluation du coût du transport des wagons en cet endroit, des droits payés et du fret. Les arbitres ont donc été convoqués et on leur a demandé de considérer de nouveau la sentence arbitrale en prenant ce principe pour point de départ. Y a-t-il une cour qui eût agi d'autre façon ? Je veux savoir s'il est prouvé que l'arbitre avait agi d'après un faux principe de calcul, qu'il fût arrivé à un faux résultat, et qu'un tribunal eût déclaré que ce n'est pas là ce qu'il aurait dû faire, il n'eût pas été raisonnable pour les arbitres de dire quel était la véritable somme à ajouter en reconsidérant la question. Mais les membres de l'opposition disent qu'en rendant cette décision les arbitres ont agi comme des machines. Ce n'est pas là une juste appréciation de la preuve. M. Clark dit qu'ils ont agi comme des machines en ce sens, comme dit M. Clark : Je décline d'accepter la responsabilité de la seconde sentence arbitrale, et en fixant

cette évaluation j'agissais sous la direction de l'ingénieur du gouvernement. Après avoir adopté cette ligne de conduite je l'ai suivie pour déterminer la somme ; puis j'ai fait le calcul (l'honorable député d'Oxford-Nord, sir Richard Cartwright a lu la partie des témoignages qui s'y rapporte) des frais de transport au meilleur de ma connaissance, des droits acquittés lorsque ce matériel est entré, et je suis arrivé au résultat suivant :

Qu'est-ce que c'est ? Ici nous avons un écrit de la main même de M. Clark, mais non revêtu de sa signature, produit par M. Clark, comportant un état qui fait voir que le montant de l'évaluation ainsi faite était de \$193,940.

En regard, écrit au crayon, se trouve une somme plus élevée que je comprends être—bien que je n'aie pas fait l'addition des *items*—la même somme que celle fixée dans la seconde sentence, \$199,000. Il faut qu'on ne me comprenne point à faux. Je ne suis pas ici—vu que je n'ai pas lu son témoignage ni le contrat avec assez d'attention—pour exprimer mon opinion sur la question de savoir si M. Schreiber a tort ou raison. Tout ce que je veux dire c'est que, de la façon dont je comprends la règle de droit, M. Schreiber, et lui seul, devait déterminer le principe de l'évaluation. Je dis donc que lorsque ces trois messieurs ont été réunis ils étaient obligés de suivre ses instructions sur ce point, si l'on voulait agir avec équité et bonne foi envers les entrepreneurs. J'ajouterai encore que je ne crois pas que le pays ni la Chambre désire que le gouvernement agisse d'une façon déshonorante envers quiconque entre en relation avec nous. Je ne crois point qu'on s'attende à ce que le gouvernement, en sa qualité de pouvoir exécutif du Canada, devrait faire ce que les ministres, comme gens honorables, auraient honte de faire privément ; et je dois dire que quiconque profiterait d'une interprétation technique de ce contrat pour lui attribuer un sens, que le ministre de la justice a dit être le vrai, mais qui ne pouvait pas être dans l'intention des parties contractantes—sans quoi pourquoi insérer ces mots ?—ferait ce que des gens honorables ne voudraient pas faire, ni avoir fait dans leurs propres affaires.

M. MILLS (Bothwell) : Ecoutez, écoutez.

M. McCARTHY : Je crois que l'honorable député de Bothwell (M. Mills) dira qu'il n'aurait pas pris avantage, dans une affaire personnelle, d'un point technique de ce genre, et je ne pense pas qu'il demanderait à la population du Canada de se rendre coupable d'une chose déshonorante qu'il aurait honte de faire pour son propre compte.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que le papier lu par l'honorable député est un papier qui n'est pas signé.

M. McCARTHY : Oui, je l'ai dit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a un autre papier portant leurs signatures dans lequel ils ont fixé le coût du transport à \$36,000.

M. McCARTHY : Il n'y a pas de doute que les chiffres démontrent cela, car la plus grande partie du matériel a été faite dans la Colombie-Anglaise.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il s'y trouve une allocation spéciale de \$16,000.

M. McCARTHY : Eh bien, on dit qu'on peut faire dire quoi que ce soit aux chiffres, mais je crois qu'il est raisonnable de prétendre que si on importe tant de wagons au Canada et que les droits et le fret coûtent tant, la règle de trois nous permettra de dire ce que valait le reste évalué au même prix. Maintenant, devait-on accorder à M. Onderdonk, qui a construit tant de wagons à Yale, Colombie Anglaise, à un prix beaucoup plus élevé que celui qu'il en aurait payé dans le Canada oriental et pour le transport, ou que celui qu'il en aurait payé aux Etats-Unis et pour le transport—devait-on lui accorder cette somme supplémentaire ?